

「新田辺駅東地区」をケーススタディとした中小都市における新しい駅前空間の提案*

IA proposal for space surrounding stations in low- and medium-density urban areas using Shin-Tanabe Eki-Higashi as a case study *

辻堂 史子**・井上 哲也***・山室 良徳****・義浦 慶子*****

By Fumiko TSUJIDO**・Tetsuya INOUE***・Yoshinori YAMAMURO****・Keiko YOSHIURA*****

1. はじめに

中小都市においては、これまで自動車交通中心のまちづくりが行なわれてきた結果、都市機能の郊外化などによって、駅周辺の商業・業務地としての魅力の低下、中心市街地の空洞化、駅前商店街の衰退が問題となっており¹⁾。

一方、鉄道駅の駅前広場は、本来、鉄道利用者のバス乗り換えなどのターミナル交通を処理する「交通空間」としての役割と、買物客や待合せなどの人々の交流や都市景観を形づくるなどの「環境空間」としての役割を担っている²⁾。しかし、時代と共に変化する駅前広場の役割への対応が必要であるが、現在でも、交通機能を重視した駅前広場の整備が進められている。

自動車に依存し、施設整備を前提とした従来型のまちづくりによる地域再生は限界に来ており、公共交通と連携したまちづくり、人・歩行者が主役のまちづくりの必要性が主張されつつある^{1) 3)}。また、地方都市においても、自動車の車線削減・歩行者空間拡幅等の実証実験等が実施⁽¹⁾⁽²⁾されるなど、地域に応じた具体的な施策を模索している段階である。

本稿では、特定非営利活動法人持続可能なまちと交通をめざす再生塾⁽³⁾（以下、再生塾という）での人材育成

研修の一環として行われた取組みにおいて、公共交通と連携したまちづくりの視点から、京都府京田辺市の近鉄新田辺駅東地区をケーススタディとして検討した、人が主役の駅前空間創出の提案について報告する。

2. 新田辺駅東地区を取り上げた背景

(1) 京田辺市の概要

京田辺市は、図-1に示すように京都府の南部に位置する人口約6.3万人の都市であるが、大阪、京都、奈良各都市からは鉄道で約30分の通勤圏にあり、人口は現在も増加傾向にある。また、同志社大学が立地している地区は、関西文化学術研究都市として位置づけられている。

市内には鉄道駅がJRと近畿鉄道あわせて9駅立地しており、鉄道駅を中心としてバス路線網が形成されているが、道路網の整備や郊外型施設立地の進展、図-2に示すように自動車の分担率が年々増加しており、京田辺市は自動車交通が中心の交通体系である。

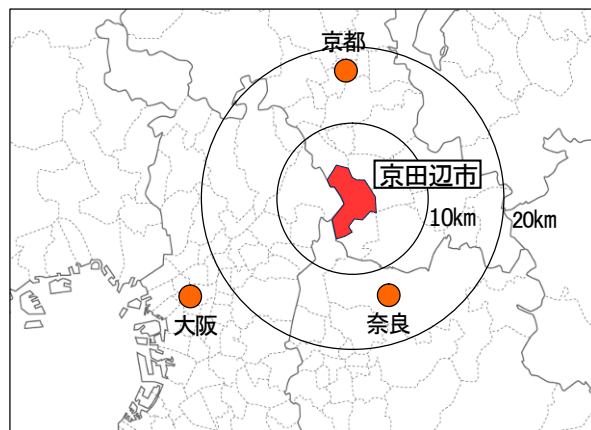


図-1 京田辺市の位置

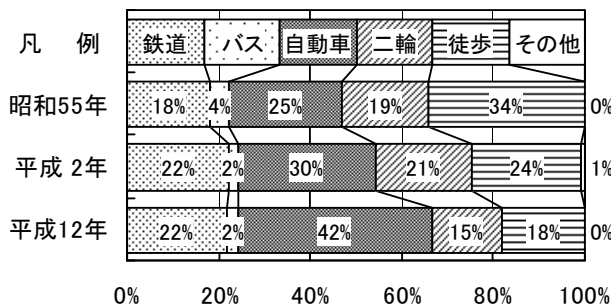


図-2 京田辺市における交通手段分担率の推移⁴⁾

*キーワード：駅前空間，交通まちづくり

**株式会社シティプランニング

(京都府京都市下京区綾小路通新町東入善長寺町143 マスギビル2F,
TEL075-344-5561, FAX075-344-5562)

***京都府京田辺市

(京都府京田辺市田辺80,
TEL0774-64-1364, FAX0774-64-1359)

****正員，工修，中央復建コンサルタンツ株式会社

(大阪府大阪市東淀川区東中島4-11-10
TEL06-6160-4140, FAX06-6160-1230)

*****正員，工修，株式会社地域未来研究所

(大阪府大阪市中央区南新町1-3-8 ヤマハラビル2F,
TEL06-6947-2623, FAX06-6947-2639)

(2) なぜ新田辺駅東地区なのか

新田辺駅東地区は、本来、町の中心として、また新田辺駅の表玄関として賑わっていた地区であるが、現在では、空き店舗もみえはじめ、人通りも少なく閑散としている。

しかし、新田辺駅東地区は以下に挙げるポテンシャルを有していることから、「新田辺駅東地区のまちづくり」を検討テーマとして設定した。

- ①旧来より町の中心として、また新田辺駅の表玄関として賑わっていた地区であり、新田辺駅東地区の活性化により周辺地区への波及が期待できる。
- ②乗降客数が約28,000人/日⁵⁾の鉄道駅前地区である。
- ③新田辺駅東地区東側の1.5km圏内に約15,000人⁶⁾が居住している。
- ④新田辺駅東商店街には、2代目店主が中心となり、この地域を盛り上げ、まちの活性化を図ろうと精力的に活動をしている人たちがいる。

(3) 新田辺駅東地区の現状と問題点

新田辺駅周辺の現地調査や新田辺駅東商店街へのヒアリング調査、交通量調査を行うとともに、その結果を踏まえてのSWOT分析等より把握した新田辺駅東地区の現状及び問題点を整理する。

a) 駅前広場

- ・駅前約3,000㎡が駅前広場として都市計画決定されているが、未整備である。(京田辺市は、マイカー送迎のキス&ライドを想定)
- ・現在は、不法な自転車駐輪排除のための防護柵が設置されており、北側の駐車場利用とともに低未利用地となっている。
- ・駅西側にはバスターミナルやタクシー乗降場等の交通機能を有した駅前広場が整備されている。

b) 地区内道路

- ・駅前の道路をはじめ、新田辺駅東地区内の道路は歩道が未整備であり、道路幅員が狭いため、歩行者と車両の接触等が懸念される。
- ・住民アンケート⁷⁾においても、新田辺駅東地区への不満として、自動車・自転車・歩行者が混在して危ない、という意見が最も多い。
- ・交通量調査⁴⁾によると、新田辺駅東地区内道路の交通は約9割が歩行者・自転車となっている。(図-3・4を参照)

c) 都市機能・空間

- ・新田辺駅東地区には、約110の商業店舗が立地しており、客層は中高年の主婦が中心である。
- ・昭和40年代は、人や会話があふれ賑わっていたが、現在は商店街に空き店舗もあり、閑散としている。
- ・子育て支援や中高年のたまり場、公共機能など、商

業以外の都市機能が立地しておらず、集客性のある核施設がないため周遊性が乏しい。

- ・新田辺駅東地区には、待合せスペースや買い物途中に休憩できるような憩いの空間、祭りに利用できる空間がない。

d) 商店街活性化のための活動

- ・新田辺駅東商店街では新しい客層として、若いお母さんと子供を設定し、イベント開催やキャラクター設定等を実施しているが、公共交通との連携を考慮したまちづくりや持続可能なまちづくり、という視点は見受けられない。

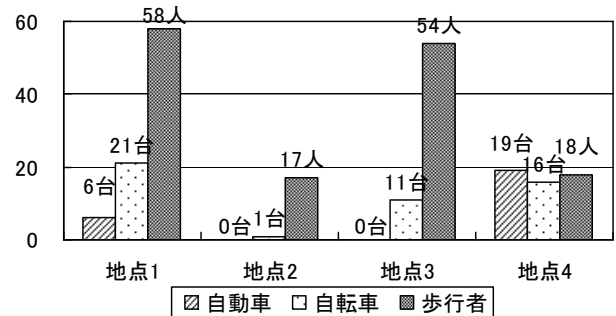


図-3 新田辺駅東地区内の交通量 (10分間) (4)

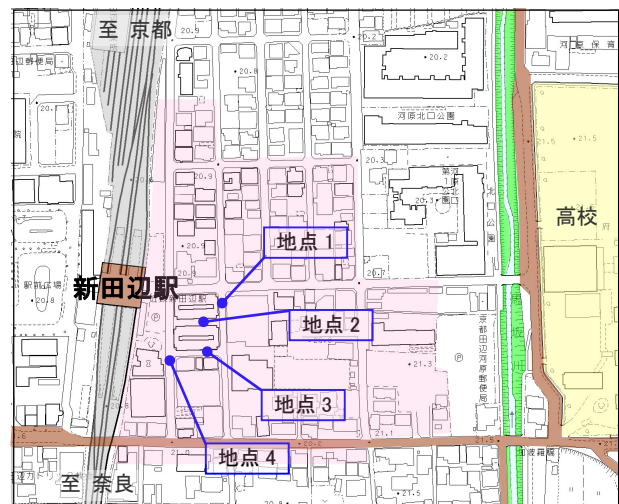


図-4 交通量調査地点

3. めざすべき将来像の設定と課題整理

(1) 新田辺駅東地区の活動イメージ

新田辺駅東商店街へのヒアリング調査により明らかになった現状と理想像の違いとして、次の点があげられる。

- ・現在は少なくなった対面販売による会話が、昭和40年代には多くあり、まちは人で賑わっていたこと。
- ・同志社大学の学生も多く新田辺駅を利用しているが、大学が駅西側に立地しており、新田辺駅東地区ではほとんど見かけないこと。
- ・新田辺駅東地区周辺の住宅地では、今後、さらに定

年退職者が増加するが、男性が目的とする店舗や機能が立地していないこと。

- ・現在の固定客である中高年の主婦層に加え、子供連れの若いお母さんに来てもらいたいこと。

以上のことを踏まえ、将来、新田辺駅東地区において新たな活動を展開してもらうために、新田辺駅東地区での将来の活動イメージを、属性ごとに想定し整理した。

a) 中高年の活動イメージ

- ・散歩の途中に、新田辺駅東地区の「男のたまり場」へ寄り道。気の合う仲間と談笑したり、将棋に没頭したり。ここへ来て新しい自分を発見した。

b) 大学生の活動イメージ

- ・ネットで出てたけど、新田辺駅東地区のあの店、時給が高いな。次はあの店で働いてみようかな。

c) 若い主婦の活動イメージ

- ・今日は、お母さん仲間と新田辺駅東地区のお店でランチ。ここは、車が入ってこないから、子供が走り回っても大丈夫。最近、子供が遊べる場所って少なくなってきた。
- ・午後は子供を預けて、自分の時間。今は、再就職に向けて、学習センターでパソコンを勉強中。

d) 主婦（中高年）の活動イメージ

- ・明日は、駅前の朝市に行かなきゃ。あそこの野菜、生産者の顔が見られて、安心だし、おいしい。近所の奥さんに教えてあげなきゃ。

(2) 新田辺駅東地区の将来像

前述の現状や問題点、新田辺駅東地区における将来の活動イメージより、人と人のコミュニケーションこそが商店街を変え、商店街の活性化が起爆剤として地区全体の活性化につながるのではないかと考え、新田辺駅東地区の目指す将来像を次のように設定した。

なお、京田辺市活性化プログラムで掲げられている目標像は、「安全・安心」「子育て支援」「産業活性化」であり、筆者らが掲げた将来像と概ね一致している。

《新田辺駅東地区の目指す将来像》

『人が集い、にぎわい、まちに人々の会話があふれる、コミュニケーション関西一（市）の新田辺駅東地区』

【人が主役のまちづくり】

- ・人（歩行者）を重視した安全・安心なまちづくり
- ・人が「集う・出会う・憩う」場があるまちづくり

【人を育てるまちづくり】

- ・人と人のコミュニケーションを図ることができるまちづくり
- ・子供が遊ぶ、大人が学ぶ、人を育てるまちづくり

【資源を活かしたまちづくり】

- ・地域特性でもある“ごちゃごちゃ感”を活かしたまちづくり
- ・ハッピーリタイア族などの人材を活用したまちづくり

(3) 課題整理

新田辺駅東地区の将来像実現のための課題を整理する。

a) 魅力ある駅前空間・にぎわいある交流空間の形成

- ・新田辺駅東地区が本来持っている地域特性を活かしながら、魅力ある駅前空間の形成、にぎわいある交流空間の形成が必要である。

b) 新たな集客のための機能導入

- ・子育て支援機能や中高年のたまり場・遊び機能など、新たな集客を促進し、長時間滞在してもらうための機能の導入が必要である。

c) 安全・安心に人を集めるためのしくみづくり

- ・人が主役となれる歩行者を重視した交通体系の再編が必要である。
- ・併せて、自転車利用サポートや違法自転車駐輪対策、バス・鉄道利用促進も必要である。

4. 課題解決のための施策提案

(1) 検討の視点「発想の転換」

筆者らが当初考えた、新田辺駅東地区の弱みである「駅前広場がない、広い道路がない、駅前にバス・クルマが入りにくい」ということは、実は「人が安全に安心して買い物ができるのではないか」、「駅前広場が整備されていないことが、今後のまちづくりにおいては有利なのではないか」と考えた。すなわち、「まち」と「駅」を一体化することにより、人に優しい地区、人のための空間が形成できるのではないかと考えた。

(2) 施策提案

前述の視点を踏まえ、課題解決のために必要と考えられる施策提案は以下のとおりである。

なお、以下に示す施策の中でも特に、「安全・安心な歩行者空間の形成」については、祭事の際に既に実施されており、また、新田辺駅東商店街のヒアリングでも必要性について一定の共有が図れた。そのため、実現可能性が高く、他の施策を実現するための環境づくりとしても先導的な役割があると考える。

また、提案した施策の具現化に向けては、地域住民や商店街、行政、交通事業者等の関係者による協働関係の構築が必要である。さらに、継続したまちづくりのためには、マネジメントを行う人や組織が不可欠であり、施策を一体的、かつ総合的に展開していくための環境づくりが望まれる。

a) 空間形成

○安全・安心な歩行者空間の形成

- ・昼間は新田辺駅東地区内の道路を歩行者専用化として、安全・安心に滞在してもらえる歩行者空間の形成を図る。

- 交流広場・憩い空間の形成
 - ・駅前・低未利用地を活用し、人が憩える空間や祭事・朝市などの交流広場の形成を図る。
- 機能の導入空間の形成
 - ・駅前・空き店舗を活用し、新たな機能導入のための人が集える空間の形成を図る。
- b) 都市機能の導入
 - 子育て支援機能の導入
 - ・保育所・託児所や幼児検診など、子育てを支援する機能の設置を図る。
 - たまり場・遊び機能の導入
 - ・生涯学習教室やコミュニケーションスペースなど、たまり場としての機能の設置を図る。
 - 新たな商業機能の導入
 - ・洋服店（子供服）など、現在は新田辺駅東地区に存在しない業態の誘致を図る。
- c) 集客のしくみづくり（交通）
 - 自転車利用の利便性向上
 - ・駐輪場の整備や自転車店と連携したサービスの提供を図る。
 - 鉄道・バス利用の連携
 - ・商店街と連携した鉄道やバスの割引など、新たな交通体系やサービスの確立を図る。
 - 自動車利用の抑制
 - ・新田辺駅東地区内に立地している駐車場料金の引き上げや、歩行者専用化に伴うキス&ライド対策を図る。
- d) その他
 - 周辺のまちづくり
 - ・公共施設、公共機能の集約による市民の利便性向上や、周辺住宅地の定住策の推進等を図る。

5. おわりに

本稿では、公共交通と連携したまちづくりの視点から、駅前地区でのまちづくりについて検討を行った。その結果、従来の自動車交通中心の駅前広場整備ではなく、まちと駅の一体化による人のための空間形成によって、人と人とのコミュニケーションを創出し、まちの活性化を図る、という提案を行なった。

なお、本稿においては、京田辺市全体の交通体系やバス路線網の再編、公共交通利用促進等について検討が十分でなく、また、提案した施策についても定量的な裏付けができていないことを補足しておく。

そのため、本稿で提案した駅前地区でのまちづくりが、同様に鉄道駅を有する他の中小都市においても有効となりうるか否かについては、更なる検討を要するところである。しかし、まちと駅の一体化による人のための空間創出が、今後の駅前地区でのまちづくりにおいて求めら

れていると考える。

また、再生塾での検討が、従来の行政主導や商店街主導の検討と違い、コンサルタントや行政、学識経験者と多様なメンバーによる自発的な検討であったため、既に駅前広場が都市計画決定されている等の既成概念に囚われることなく、客観的に多様な視点からの検討ができたと考える。そのため、今後のまちづくりに取り組む新たな方法、検討体制として有意義であると考えられる。

【謝辞】

本検討にあたり、フィールドを提供いただいた京田辺市、ヒアリング調査に協力いただいた新田辺駅東商店街に感謝するとともに、京都大学大学院の中川大教授、京都府の村尾俊道氏、兵庫県の本田豊氏には非常に有益なご示唆を頂戴した。ここに記して、深謝の意を表します。

補注

- (1) 鳥取市において、鳥取駅前・賑わいのまちづくり実証事業（2008年10月4日～13日）を実施。内容は車線数削減・歩行者空間拡幅実験、イベント開催等。
- (2) 宮崎市において、橋通り公園化社会実験（2008年11月9日、16日）を実施。内容は車線数削減・歩行者空間拡幅実験、オープンカフェ・緑地空間創出等。
- (3) 特定非営利活動法人持続可能なまちと交通をめざす再生塾とは、まちづくりや交通の問題の解決に取り組む行政団体、地域、学校、企業等の団体やその担当者および関連するプロジェクトを推進する市民などを対象として、まちづくりと交通政策を推進するために有用な理論的実践的情報提供、取り組みへの支援、人材育成、企画提言、調査研究、技術の普及などに関する事業を行うことを通じ、広く市民にとってより望ましい持続可能なまちと交通の推進に寄与することを目的とした法人である。
- (4) 地区内の交通量（10分間）は、平成20年12月13日（土）16時台に実施した交通量調査結果である。

参考文献

- 1) 北村隆一編著：鉄道でまちづくり－豊かな公共領域がつくる賑わい、学芸出版社、2004。
- 2) 建設省都市局都市交通調査室監修：駅前広場計画指針、技報堂出版、1998。
- 3) (社)土木学会編：モビリティ・マネジメントの手引き－自動車と公共交通の「かしこい」使い方を考えるための交通施策、土木学会、2005
- 4) 京阪神都市圏パーソントリップ調査。
- 5) 平成20年版京田辺市統計書。
- 6) 京田辺市住民基本台帳、平成20年10月1日現在。
- 7) 京田辺市建設部都市計画課：近鉄新田辺駅東地区に関する住民アンケート調査結果、平成16年。